

Número

153

verano 2025

motorlife

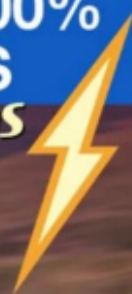
www.auto10.com

tu revista digital e interactiva del motor



URBANOS 100%
ELÉCTRICOS

10^{propuestas}
Motorlife



GAMA AUDI E-HYBRID

COCHES CON ETIQUETA

CERO

Revistas.PeruRadio.net.pe

SKODA

Nuevo

Enyaq



Fluye

Que nada te frene con el nuevo Škoda Enyaq.

Deja los límites atrás al volante del modelo 100% eléctrico con el diseño más aerodinámico de la categoría. Con una autonomía de hasta 589 km, faros LED Matrix, techo panorámico y la certeza de convertir cada kilómetro en algo inolvidable. Tú solo déjate llevar, tu Enyaq hace el resto.

Consumo eléctrico combinado WLTP Gama Enyaq (Wh/km): 151,6-158,3 Wh/km, emisiones CO₂ (g/km) WLTP: 0-0 g/km.



Arancha Pato Elgoibar
Directora



aranchapato



Arancha Pato

Editorial

On holidays

Verano, número 153 de MOTORLIFE y, lo mejor de estos meses, tenemos vacaciones. Tiempo para reflexionar y pensar cuál puede ser nuestro próximo coche. ¿Tal vez un etiqueta CERO?. Pues os traemos un montón de opciones que hemos probado y que por eso os recomendamos. En primer lugar está la gama e-hybrid de AUDI con el Q3 y Q5 a la cabeza. Pero si el bolsillo no os llega, seleccionamos 10 opciones para la ciudad que nos gustan por su relación calidad-precio, diseño y tecnología. Si vas a dar el salto a la movilidad eléctrica comienza por un coche pequeño.

No olvides que puedes disfrutar de nuestra revista donde tú quieras: en la playa con tu tablet descargando el PDF, en tus vuelos con Iberia Express desde su club de lectura, en su versión online o con sus aplicaciones para iOS o Android. Dónde, cuándo y cómo tú quieras. Y Gratis.

Buena lectura y felices vacaciones.



Una publicación de
Motorlife Comunicación S.L.
Suscríbete gratis en
www.motorlife.es

Kia EV4.

Próximamente.



Movement that inspires

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 14,3-14,9. Pendiente de homologación. La información técnica (consumos, autonomía, etc.) es un valor estimado obtenido según el ciclo WLTP y puede variar con la homologación definitiva. *Dependiendo del modo de conducción, condiciones meteorológicas, climatización, batería.





La familia eléctrica de Kia crece con el Kia EV4. 100% eléctrico, con hasta 633 km de autonomía* y toda la energía que impulsa nuestro camino hacia un futuro más sostenible. Un nuevo modelo que nace con la misma chispa que nos mueve: innovar, avanzar y conectar contigo en cada trayecto.



Cuando la belleza también está en el interior. Confort, espacio y diseño es lo que encuentras en el interior del Kia EV4. Disfruta de sus asientos relajantes, sin preocuparte para nada de si cabrá todo en el maletero gracias a sus hasta 490 litros de espacio. Y sin olvidar todo lo que te puede ofrecer su pantalla panorámica de 30" con el que podrás disponer de toda la innovación e infoentretenimiento que necesitas.



Un diseño innovador que no deja indiferente a nadie. La modernidad y la limpieza de sus proporciones hace del Kia EV4 un coche con un diseño único. Un frontal impactante con la innovadora tecnología Tiger Face y su acabado distintivo harán que sea el foco de todas las miradas. Inspiración, ingenio y belleza en un solo vehículo.

SUMARIO 153

Guía de compra: Audi Q3 e-hybrid	8
Guía de compra: Audi Q5 e-hybrid	14
Charlamos con ellas: Cristina Ruiz (JLR)	22
Guía de compra: Peugeot 3008	30
Eléctricos urbanos: BYD Dolphin Surf	42
Eléctricos urbanos: Citroën e-C3	46
Eléctricos urbanos: Dacia Spring	48
Eléctricos urbanos: Fiat e-500	50
Eléctricos urbanos: Hyundai Inster	52
Eléctricos urbanos: Lancia Ypsilon	54
Eléctricos urbanos: Leapmotor T03.	56
Eléctricos urbanos: Opel e-Corsa.	58
Eléctricos urbanos: Peugeot e-208	60
Eléctricos urbanos: Renault 5 eTech	62
Neumáticos: Michelin Primacy 5	64
Prueba: Nuevo Renault Espace híbrido	70
Reportaje: Viajar en eléctrico con Leapmotor	78
Curiosidades: Lamborghini Verde Scandal.	82

GO ELECTRIC

Ford



PIDE TU PRUEBA

Gama Eléctrica desde 125€/mes

Cuota de 4.500€ en el mes 24¹. Entrada 8.000€. Cuota Final 17.450€. Plazo 37 meses.

Gama eléctricos Ford (Puma Gen-E, Explorer, Capri, Mustang Mach-E): Consumo eléctrico (kWh/100 Km) ciclo combinado de 13,1 a 21,0. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada ciclo combinado desde 376 hasta 627 km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP que varían en función del modelo y las opciones seleccionadas. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo). PUMA GEN-E FWD 54kwh 168cv.

La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales y aport. Concesión. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 15.000 kms/año. Precio Financiando 30.123,75€. 35 cuotas de 125€/mes. La cuota de 4.500€ será abonada en el mes 24. Entrada 8.000€. Cuota final 17.450€. Importe total del crédito 22.123,75€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 4.201,25€. Comisión de apertura 0€.

TIN 6,65%. TAE 6,86%. Importe total adeudado 26.325€. Precio total a plazos 34.325€. Precio de adquisición al contado 30.123,75€. Sistema de amortización francés. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. ¹La financiación está diseñada en previsión de la recepción de la ayuda del Plan MOVES III por el cliente. Consta de cuotas mensuales regulares, con una cuota irregular más alta en el mes 24. El cliente podrá utilizar la ayuda del Plan MOVES III, en caso de recibirla, para cubrir esta cuota irregular. Es responsabilidad del cliente verificar su elegibilidad para recibir la ayuda del MOVES III. La concesión o denegación de la ayuda no afectará las condiciones del contrato de financiación ni a las obligaciones de pago. Cuota Irregular del Mes 24: 4.500 €. Ayuda del Plan MOVES III: 4.500 €, disponible para clientes que adquieran un vehículo eléctrico. Para más información sobre el Programa MOVES III del Gobierno y sus condiciones consulte la web del IDAE.

Revistas.PeruRadio.net.pe



GAMA AUDI E-HYBRID

GUÍA DE

DOBLE O NAI

Tras más de diez años de éxito estrena su tercera generación, liderando cambios en diseño, tecnología digital o ergonomía. En su gama de motores, e-hybrid redobla la electrificación de vanguardia en clave Premium.

Texto: Arancha Pato



COMPRA

DA

Audi

**Q3
SUV**





La versión e-hybrid tiene una autonomía eléctrica que supera el kilometraje medio de la mayoría de usuarios, aporta ventajas en el día a día, refinamiento y eficiencia.

Renovar un top ventas es un reto, pero Audi coge impulso para hacer del **Q3 SUV un coche rompedor**. Llegan cambios estéticos, nuevos elementos funcionales al interior, avanzada digitalización, mejoras en el chasis y, cómo no, motores para todas las necesidades. Elegante, musculoso y claramente SUV, el Q3 crece alrededor de 5 cm de longitud, manteniendo sus proporciones compactas y su equilibrado espacio interior, mejorando el CX y el aislamiento del habitáculo. Garantiza toda la funcionalidad que necesita una familia media, incluyendo flexibilidad de uso —destaca su fila posterior deslizante— o una amplia capacidad de maletero.

A primera vista vemos cambios profundos en la tecnología de iluminación, bien por las nuevas luces diurnas con firmas lumínicas personalizables, grupos ópticos OLED digitales que también se pueden personalizar, o la nueva guinda del pastel, Matrix LED con tecnología Micro LED, un nuevo y revolucionario módulo digital que perfecciona la iluminación al extremo: **son más potentes, más adaptables** y, además, ahora están completamente vinculadas a los asistentes de seguridad.

¿Seguimos? Nuevo Digital Stage con pantalla panorámica de 12,8" con avanzados menús y sistema operativo Android Automotive con aplicaciones de terceros, junto a un cuadro digital de 11,9" totalmente personalizable, head-up display de alta resolución, comandos táctiles intuitivos. También una nueva interface en el volante, de concepto inédito en la marca, desde el cual se selecciona la transmisión, luces, intermitencia o limpiaparabrisas que facilita el uso.

Hay opciones mecánicas para nostálgicos, urbanitas, clientes que buscan deportividad, equilibrio, altas prestaciones, elevada eficiencia... Pero quien lo necesite todo en un único motor, **la mejorada tecnología e-hybrid híbrida enchufable llega con características y rendimientos espectaculares**. Basado en el 1.5 TSI Evo, combinado con una unidad eléctrica de 116 CV, este propulsor consigue 272 CV y 400 Nm de refinada fuerza que impulsa al Q3 durante 120 km sin gastar una gota de combustible. La clave, sus nuevas baterías de 19,7 kWh útiles que, además, se pueden cargar en corriente continua a 50 kW, convirtiéndose en un coche eléctrico en el día a día, un eficiente SUV para viajar y un modelo de aptitudes y prestaciones deportivas. Una propuesta que, además, **puede beneficiarse de las máximas ayudas al Plan Moves III, reduciendo su precio en 7.000 euros**.



Ahorro sostenible: el coste de uso por cada cien kilómetros utilizando el A3 TFSI en ciudad es inferior a lo que cuesta un café.

Audi A3 TFSIe: Alma deportiva

La denominación TFSIe en la gama A3 es equivalente a la tecnología e-hybrid en el resto de modelos de la marca, o dicho de otra manera, motores híbridos enchufables que proporcionan eficiencia eléctrica, dinamismo en la conducción y refinamiento mecánico.

Disponible en variantes denominadas 40 TFSIe y 45 TFSIe, ambas comparten una arquitectura híbrida compuesta por un motor 1.5 TFSI evo2 de alta eficiencia y un motor eléctrico síncrono de 85 kW y 330 Nm de par. **En conjunto, la primera versión ofrece 204 CV y 350 Nm de par, mientras que la segunda opción eleva el rendimiento hasta los 272 CV y 400 Nm.** Las prestaciones son destacables: de 0 a 100 km/h en 7,4 s para el 40 TFSIe y 6,3 s en el 45 TFSIe. Una de las claves de esta actualizada generación de motores híbridos enchufables reside en su nueva batería de alto voltaje, la cual duplica a la de su predecesor, estableciendo nuevos hitos en autonomía eléctrica entre coches de su clase: hasta 141 km homologados en ciclo WLTP.

Esta capacidad permite circular a diario en modo 100 % eléctrico con un coste de uso bajísimo, inalcanzable para cualquier otra alternativa de propulsión, aprovechando su potencial eléctrico también para desplazamientos fuera de la ciudad, tanto en carretera como en autopista, dado que el sistema permite circular en modo exclusivamente eléctrico incluso por encima de las velocidades legales de nuestro país. La posibilidad de cargar su batería a 50 kW en corriente continua abre también nuevas estrategias de uso en viajes de larga duración, pudiendo reducir considerablemente las medias de consumo en conducción híbrida gracias a que en el tiempo en el que paramos a tomar un café podemos recuperar nuevamente el 80 % de la batería.

Pero la eficiencia no sólo se limita a su nueva batería de mayor capacidad y rendimiento: **el nuevo 1.5 TFSI destaca por su tecnología de ciclo Miller**, turbo de geometría variable, inyección de alta presión así como un avanzado sistema que permite recuperación de energía de hasta 43 kW mediante frenada regenerativa, controlable por las levas del volante.



GAMA AUDI E-HYBRID

GUÍA DE

Audi
Q5

TRAN



COMPRA SFORMACIÓN

El nuevo Audi Q5 e-hybrid redefine la eficiencia con una tecnología más avanzada que le otorga un funcionamiento de diez tanto en ciudad como en carretera.

Texto: Arancha Pato





El conductor puede definir el nivel de carga deseado desde el MMI, reservando batería para zonas urbanas o finales de ruta sin recarga disponible.

Más sofisticado que nunca gracias a la nueva Plataforma PCC, el nuevo Q5 no sólo vuelve a marcar hitos en cuanto al rendimiento de sus avanzadas motorizaciones híbridas enchufables, sino que **la inteligente electrificación aplicada a sus motores de gasolina o diésel ha permitido reducir nuevamente los consumos en 0,3 y 0,7 l/100 km, respectivamente**. Como siempre, por cada cambio de generación, Audi integra innovaciones en iluminación, en diseño o digitalización, destacando un espectacular MMI Panorámico compuesto por pantallas OLED de alta definición con 11,9 pulgadas para el Audi Virtual Cockpit y 14,5 pulgadas para la pantalla central del sistema multimedia.

En el nuevo Q5 se han hecho más que retoques, porque **también se ha mejorado la puesta en escena sobre el asfalto, mejorando el confort, la agilidad y la calidad mecánica**. Destacan nuevos elementos como la suspensión FSD de frecuencia adaptativa, complemento a las equilibradas de muelle metálico o las excepcionales neumáticas. Y, cómo no, el Q5, en sus dos carrocerías, sigue garantizando cantidad y calidad de espacio a bordo y una elevada funcionalidad.

Su nueva arquitectura técnica también ha permitido dar un salto de gigante en cuanto al rendimiento de sus motores híbridos enchufables, utilizando los mismos elementos mecánicos que el Audi A5 o A6. Así, e-hybrid permite al Audi Q5 avanzar en deportividad, autonomía, practicidad, confort y respeto por el medio ambiente sin necesidad de renunciar a nada. **Disponible también en dos versiones de rendimiento, bien 299 o 367 CV**, y combinados con la tracción quattro ultra de alto rendimiento y el cambio S tronic de 7 velocidades, el Q5 es ágil, eficiente y, a la vez, altamente refinado. A destacar en el plano dinámico, aceleraciones de 5,1 y 6,2 s en el 0-100 según su nivel de potencia, sobresaliente en el otro extremo por sus 113 km de autonomía en modo eléctrico gracias a sus baterías de 20,7 kWh, así como consumos combinados extremadamente bajos, de entre 2,5 y 3,4 l/100 km de gasolina y entre 15,5 y 16,9 kWh/100 km de electricidad.



La autonomía eléctrica homologada alcanza los 116 km WLTP, suficiente para cubrir trayectos diarios sin recurrir al motor de combustión.

Audi A5 e-hybrid: referente

Disponible en carrocerías Sedan y Avant, y desarrollado sobre la nueva Plataforma Premium de Combustión, este híbrido enchufable combina tecnología de vanguardia con una estética atemporal, ofreciendo una experiencia de uso y conducción que marca la referencia en su categoría.

En comparación con los sistemas e-hybrid o TFSIe de gamas inferiores, el A5 e-hybrid eleva el listón en términos de rendimiento y sofisticación. Audi ha logrado integrar una electrificación útil, refinada e inteligente que enriquece la conducción diaria sin introducir complejidad para el usuario.

Su sistema propulsor está compuesto por un motor de gasolina TFSI y un motor eléctrico disponibles en versiones de 299 y 367 CV. Más allá de las cifras, lo que realmente destaca es su capacidad para adaptarse con naturalidad a cualquier tipo de trayecto, maximizando la eficiencia sin esfuerzo por parte del conductor.

Una de sus virtudes más logradas es la regeneración de energía. Cada vez que se levanta el pie del acelerador o se pisa el freno, el motor eléctrico actúa como generador. Esta función, ahora más potente y configurable desde las levas del volante, permite recuperar hasta 88 kW en frenadas exigentes.

La gestión híbrida es tan precisa que solo activa la recarga mediante el motor térmico a partir de 65 km/h, minimizando el consumo innecesario. Puede recuperar hasta el 75 % de la batería en movimiento y, al conectarse a un punto de carga, la batería de alto rendimiento —con 20,7 kWh de capacidad— alcanza el 100 % en apenas dos horas y media. **Recargando en un punto doméstico puede tener un coste de uso inferior al de una scooter urbana**, lo que evidencia su alto nivel de eficiencia. Audi ha desarrollado esta tecnología para que sea intuitiva. El modo EV permite circular en eléctrico hasta 140 km/h, reservando la intervención del motor térmico solo cuando se demanda mucha potencia. En modo híbrido, la gestión automática de ambos motores se adapta al entorno y las condiciones del trayecto. Una función especialmente útil es el modo de carga, que permite fijar un nivel de batería deseado para reservar autonomía eléctrica cuando más se necesita, como en la ciudad.



Clases superiores: adelantados al futuro

En un momento en que la movilidad Premium eficiente es una alternativa necesaria, el Audi A6 e-hybrid (1) se presenta como un auténtico escaparate de cómo la electrificación puede convivir sin conflictos con el confort, el diseño y el dinamismo. Disponible tanto en carrocería berlina como en el familiar Avant, esta versión híbrida enchufable no solo conserva el porte y estilo del A6, sino que añade una inteligencia energética sorprendentemente eficaz. Bajo el capó, encontramos la misma fórmula de otros vehículos basados en la plataforma PPC: un motor 2.0 TFSI de alto rendimiento se combina con un motor eléctrico de 105 kW, dando lugar a versiones con 299 o 367 CV, con un par de hasta 500 Nm. Las cifras de aceleración demuestran su instinto deportivo: de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos para la versión más potente.

Pero lo verdaderamente relevante no es cuánto corre, sino cómo administra la energía. El corazón del sistema es una nueva batería de alto voltaje de 25,9 kWh (20,7 útiles), que permite alcanzar una autonomía 100 % eléctrica de hasta 111 km en ciclo urbano. El A6 e-hybrid apuesta por una estrategia de gestión energética avanzada gracias a modos de conducción que permiten extraer todo el potencial disponible al sistema PHEV según cada necesidad, tipo de ruta o estilo de conducción, para ofrecer cualidades mecánicas excepcionales. Dirección a las cuatro ruedas, tracción total quattro, experiencia acústica optimizada, innovadoras tecnologías de iluminación, de chasis, en el área digital o asistencias de conducción colocan nuevamente al Audi A6 como el automóvil más avanzado, sofisticado y exclusivo de su clase, desafiando al mismísimo A8 (2) en que la tecnología PHEV simboliza no solo el rendimiento más equilibrado posible, sino también la excelencia técnica utilizando como base térmica un motor V6 TFSI, logrando un rendimiento combinado de 462 CV en su versión 60 TFSIe.

En clave Q, las gamas Q7 (3) y Q8 (4) se benefician también de este refinado conjunto mecánico, dando lugar a versiones de 354 CV para las variantes 55 TFSIe, y 489 CV en el caso de los 60 TFSIe, capaces de cubrir hasta casi 90 km en condiciones de circulación cien por cien eléctrica.



Cristina Ruiz Sánchez

Directora Financiera y de IT en JLR Iberia

“Ahora mismo somos marca de menos volumen, pero de más deseo”

En la mente de Cristina Ruiz siempre estuvo la idea de opositar para Agente de Cambio y Bolsa pero el destino le tenía preparado otro camino. Un camino que se ha construido a base de mucho esfuerzo, liderazgo y apostando por la diversidad.

A. Pato (A.P.): ¿Cuánto tiempo llevas en JLR (Jaguar Land Rover)? ¿Cómo empezaste?

Cristina Ruiz (C.R.): Llevo 33 años en Jaguar Land Rover. Estudié la carrera de Ciencias Económicas y Empresariales y luego hice el MBA del Instituto de Empresa. En el sector de automoción comencé en Rover España en 1991.

A.P.: El sector del motor, ¿te había llamado la atención?

C.R.: No especialmente, pero es verdad que cuando empiezo a trabajar descubro un mundo que me gusta mucho. Tenía claro mis preferencias: las finanzas, el sector en donde desarrollara mi carrera me daba un poco igual. En Rover fue justo lo que me ofrecieron.



Café con mujeres JLR, entrevistas, conferencias...
Cristina Ruiz es una mujer todo-terreno.

A.P.: ¿Cómo es el día a día de una directora financiera? ¿Cuál es tu rol dentro de la empresa?

C.R.: El rol que tengo va más allá de las finanzas. Realmente llevo también toda la parte administrativa, sistemas informáticos y digitalización. Un financiero tiene que entender lo que quieren y necesitan todos los departamentos y esta faceta me gusta mucho. Por ejemplo, con marketing, ellos diseñan y proponen qué campañas quieren hacer, pero desde finanzas tenemos que ver que encaja en el presupuesto y qué retorno tiene cada cosa para dar el visto bueno.

A.P.: Vamos, que la última firma es la tuya ¿no?

C.R.: Sí. Bueno, es verdad que firmo por ser consejera y apoderada, también puede firmar el consejero delegado, que es el presidente del consejo, pero las decisiones se toman de manera mancomunada.

A.P.: ¿Cuáles son los principales retos de un financiero en el entorno actual? ¿Cuáles son tus retos?

C.R.: Además de garantizar la rentabilidad de la compañía y de su Red Oficial de Concesionarios, actualmente tengo que garantizar que la empresa, a nivel legal, funcione bien. Tengo que velar mucho por el *compliance* (cumplimiento normativo) que hoy en día cada vez tiene más importancia, también por el tema de la inteligencia artificial, el hackeo que pueda haber de ciberataques, tengo que poner todas las medidas oportunas para que esto no pase.

A.P.: ¿La tecnología es un riesgo?

C.R.: La tecnología es algo muy bueno pero también un riesgo que tenemos que mitigar. Al pertenecer a una multinacional viene todo muy reglado pero, localmente, pasan cosas. Por ejemplo, el día del apagón, junto al manager de sistemas, tuvimos que estar súper pendientes para que en cuanto volviese la luz, poder tener todos los sistemas arrancados, en marcha y sin problemas, porque también dependen los concesionarios de nuestros sistemas y todas las webs de la empresa. Otro reto muy importante es toda la digitalización



Cristina con Arancha Pato y Luis Antonio Ruiz (ex-presidente de JLR) durante la Land Rover Challenge.

que tiene la empresa. Y el tema de la movilidad. Y ahora también estamos con proyectos más a nivel europeo como es el análisis y la introducción de la inteligencia artificial.

Con todo esto lo que te quiero decir es que los directores financieros no somos unos meros pica-pica de datos; ahora mismo nuestro trabajo es hacer todos los análisis necesarios para que en otros departamentos puedan tomar la decisión correcta. Somos consultores y asesores.

A.P.: Tu experiencia en el mundo del automóvil te permite dar conferencias, participar en coloquios...estás muy al día de todo lo que ocurre en el sector. ¿Cuáles crees que son los desafíos actuales en la transición hacia el coche eléctrico?

C.R.: La gama de JLR va a ser eléctrica y necesitamos que la gente entienda la movilidad eléctrica. Nuestros coches cada vez tienen más autonomía pero es necesario que, al menos en España, haya más infraestructura para que la

gente que tiene un vehículo eléctrico pueda realmente hacer un viaje sin la ansiedad de pensar en la recarga.

A.P.: Hablando de vuestros coches. ¿Cómo ves el cambio de Jaguar?

C.R.: Ahora mismo nos centramos en el cliente de lujo. Y con el cambio de Jaguar, cuya campaña es verdad que ha sido muy disruptiva para que se hable de nosotros, la intención es llegar a un público nuevo. Actualmente hay mucha gente joven (empresarios, youtubers, influencers...) con mucha capacidad económica que nos tienen que considerar en su cesta de compra. Esta nueva clase social quiere cosas nuevas, no quieren algo que ya haya estado en el mercado. Los Jaguar nuevos tienen un diseño muy atractivo para ellos y el feedback que tenemos es muy bueno.

A.P.: Este cambio de Jaguar se hará efectivo en 2026. ¿Cómo se afronta un año en donde las cosas están como en *stand by*?

C.R.: Esto ya estaba incluido en nuestro *business plan*, en finanzas. No es una decisión que tomas hoy



y haces mañana. Nos permitimos un año de tránsito. Pero generamos notoriedad, no nos aburrimos. Ahora mismo somos marca de menos volumen, pero de más deseo.

A.P.: Otro de los aspectos destacados durante toda tu carrera es tu afán por dar visibilidad a las mujeres tanto dentro como fuera de tu empresa. De hecho estás metida en varios programas de fomento de la presencia las mujeres en los consejos de administración

C.R.: Me llamaron de PwC para formar parte del programa Woman to Watch para incrementar el número de mujeres en los consejos. Yo no quiero ser un cupo, pero sí entiendo que se dé visibilidad a la mujer y que nos abran un poquito la puerta para que se vea que existimos. En las primeras reuniones globales que fui de mi empresa éramos tres vestidos rojos y lo demás eran trajes azules. Por eso me gusta y me implico en programas como el Woman to Watch, porque entre nosotras podemos comentar experiencias y hacer networking”.

Y de aquí surge la idea de “Café con Mujeres JLR” para poder traspasar nuestra experiencia a la gente joven. Lo que hago es reunirme con las mujeres más jóvenes de la empresa y hablamos, por ejemplo, de la importancia de la marca personal, de las RR.SS como LinkedIn... y de todo aquello que les pueda servir para el desarrollo de su carrera”.

Cristina Ruiz, una mujer a la que, como dice ella, le va la marcha. La conocí hace más de 10 años en la famosa Land Rover Challenge que organizó en su día Belén Lacalle, por entonces directora de comunicación del Grupo: *“fue Belén quien dijo de llevar a la Challenge a una mujer de la empresa que bajase al barro, y yo me hago a todo. Si tengo que cavar, cavo, y si tengo que ir de señora, pues voy de señora”*. En este evento convivíamos periodistas de la prensa rosa con los de motor y famosos. Cristina demostró ser camaleónica, luchadora, competitiva y sobre todo, cercana. Junto a Luis Antonio Ruiz, por aquel entonces presidente de JLR, consiguieron que nos pusiéramos, por unos días, los zapatos de su marca. Y no se nos olvida.



REPORTAJE

GUÍA DE

MARCANDO TERRITORIO

El Peugeot 3008 llega con fuerza: diseño que rompe moldes, una amplia gama de motores y un comportamiento dinámico ejemplar tanto dentro como fuera de la urbe.

Texto: Redacción Motorlife



COMPRA

Peugeot
3008





Por fuera la silueta cobra todo el protagonismo junto con las llantas bitono hasta de 20 pulgadas.

El Peugeot 3008 se ha convertido en uno de esos SUV que obligan a mirar dos veces. La primera, la ocasión en la que te percatas de su presencia. La segunda, para asegurarte si lo que has visto es cierto. En un mercado abarrotado sorprende ver una apuesta tan decidida por un diseño rompedor. Peugeot responde con una propuesta valiente y distinta: el 3008, un SUV que rompe esquemas desde cualquier ángulo.

No pasa inadvertido

El diseño del Peugeot 3008 **representa la máxima expresión del carácter de la marca**. No solo por sus líneas deportivas y agresivas, sino por el ADN que le ha sido conferido en todas sus dimensiones. Esto es visible en el exterior, a través de detalles como la iluminación de LED en forma de triple garra o la parrilla tridimensional que acoge el escudo del león de Peugeot. También en el interior, mediante un salpicadero envolvente y una combinación de confort y tecnología al más alto nivel en su segmento. Todo ello hace del 3008 un vehículo inconfundible y muy alejado de los convencionalismos.

Mide 4,54 metros de longitud y se construye sobre la plataforma STLA Medium de Stellantis, lo que le permite equipar varios tipos de propulsores, incluyendo una versión eléctrica de tracción total. A primera vista **lo más llamativo es su silueta, de tipo fastback**, que destaca por una caída trasera de techo pronunciada hacia la zaga. Mejora el resultado el doble alerón trasero, con un pequeño spoiler integrado sobre el portón. También llaman la atención las protecciones de plástico en los bajos, que refuerzan esa identidad SUV, de llamada a la aventura y el descubrimiento de nuevos caminos.

La gama de colores está formada por seis opciones entre las que destaca -y sin coste adicional- el Azul Obsession. En el acabado GT puede configurarse con combinaciones bitono que refuerzan el efecto de “techo flotante”, aportando aún más personalidad al conjunto. Las llantas son de 19 pulgadas y lucen un acabado bitono en toda la gama.



Combina un interior bien rematado con buenos materiales y un diseño que llama la atención.

Interior tecnológico y funcional

El Peugeot 3008 continúa desmarcándose de lo habitual a través de su postura de conducción, única en el mercado. La marca reafirma su proyecto de diseño **con el nuevo i-Cockpit panorámico, característico por un volante que queda a una altura rebajada** y en el que toda la información se consulta por encima del aro.

El sistema de infoentretenimiento se compone de una pantalla curva que integra información sobre la conducción, la navegación y la climatización. En total este display panorámico tiene un tamaño de 21 pulgadas, pero no es el único del 3008. Una tercera pantalla ubicada en la parte central muestra los distintos accesos directos configurables. Bajo el nombre de **i-Toggles virtuales es posible llegar a cualquier menú con un simple toque de botón**: rápido y a mano en cualquier circunstancia.

El espacio interior y la amplitud también son dos factores clave. Los asientos resultan muy cómodos y la experiencia es aún mejor gracias a los numerosos huecos de almacenamiento disponibles en el habitáculo. La calidad es elevada gracias al uso de plásticos mullidos, acabados de tela y un ajuste impecable de todos los elementos del interior.

El maletero tiene una capacidad de 520 litros -470 litros en la versión eléctrica Dual Motor- y cuenta con algunas soluciones inteligentes como las plazas traseras que se abaten cada una de manera independiente. Si necesitas acceder al maletero desde la segunda fila de asientos o transportar objetos de gran longitud como unos esquís, puedes hacerlo, incluso sin prescindir de las plazas traseras laterales.

Allure y GT son los dos niveles disponibles en la gama del 3008. Además de las diferencias estéticas entre ambos, la segunda viene más equipada. Suma: faros Matrix LED, control de crucero adaptativo, portón trasero eléctrico e iluminación ambiental, entre otros.



REPORTAJE

GUÍA DE TRES FORMAS DE MOVERSE

El Peugeot 3008 promete una receta muy sabrosa: motores para todos los gustos. Los más apetecibles: Mild-Hybrid, híbrido enchufable o incluso 100% eléctricos con etiquetas ECO y Cero.

Texto: Redacción Motorlife



COMPRA

S

Peugeot
3008





Destaca por agilidad y estabilidad de marcha. Se convierte así en una referencia en su segmento.

Peugeot ha dado un giro total a su gama SUV con nuevas propuestas más eficientes y modernas. En la actualidad, la oferta se centra en **tres tecnologías de propulsión: híbrida ligera, híbrida enchufable y versiones 100% eléctricas**, todas asociadas a una caja de cambios automática. La versión de acceso se denomina Hybrid y desarrolla 145 CV. Combina la acción de un motor de combustión con un sistema eléctrico que ayuda a reducir los consumos y las emisiones hasta en un 15% respecto a un gasolina convencional.

Además de lucir la etiqueta ECO, permite circular hasta 1 km a menos de 30 km/h en modo completamente eléctrico, algo que combina con una recarga automática durante las deceleraciones y una aerodinámica muy conseguida de solo 0,28 cx. El motor eléctrico de 21 kW también se encarga de mejorar la respuesta del acelerador, especialmente a regímenes bajos. Todo ello conduce al 3008 Hybrid a homologar un consumo de combustible contenido de 5,5 litros a los 100 km.

Plug-In Hybrid: lo mejor de ambos mundos

Los vehículos híbridos enchufables son el paso intermedio perfecto para los conductores que quieren disfrutar de la conducción eléctrica en trayectos de corta o media distancia y además buscan disponer de un sistema de combustión adicional capaz de entregar una autonomía extra. De llenar este espacio en la gama se encarga el 3008 Plug-In Hybrid, con 195 CV. Una de las grandes ventajas de este sistema es que, con la batería completamente cargada, **homologa un consumo medio de combustible de 0,9 litros a los 100 km.**

Atendiendo exclusivamente a la autonomía eléctrica, es capaz de recorrer hasta 87 km sin gastar una sola gota de combustible. De esta manera, es posible conducir el 3008 toda la semana cargando la batería a través de una toma de corriente y disfrutar del acceso sin restricciones por zonas de bajas emisiones y aparcar gratuitamente en zonas de estacionamiento regulado gracias a la etiqueta Cero de la DGT.



La autonomía es de las mayores del mercado: superior a los 700 km en la versión Long Range.

E-3008: hasta 700 km de autonomía

La tecnología 100% eléctrica aparece en la gama del E-3008. Se ofrece en dos variantes: una de 157 kW (210 CV) y otra Long Range de 170 kW (230 CV), esta última con una batería de 96,9 kWh con la que homologa una autonomía superior a los 700 km según Ciclo WLTP. Para trayectos más largos, su sistema de carga rápida de 400 V permite pasar del 20 al 80% de capacidad en menos de 30 minutos.

Con esta motorización eléctrica el 3008 admite viajes largos por carretera sin más preocupaciones con respecto a la autonomía máxima. También permite gestionar el consumo de energía a través de los modos de conducción, regular la intensidad de la frenada regenerativa o adaptarse a la conducción según la orografía del terreno, optimizando automáticamente el uso de la energía.

El más poderoso: e-3008 Dual Motor

La última novedad dentro de la familia del 3008 es la nueva versión Dual Motor, que eleva la potencia hasta los 325 CV y se convierte así en uno de los Peugeot más potentes de la historia. Este sistema cuenta con dos motores eléctricos -uno en cada eje- y ofrece tracción a las cuatro ruedas, gestionada a través de los modos de conducción: ECO, Normal, Sport y el nuevo 4WD.

Este último modo distribuye la potencia de forma equilibrada entre ambos ejes, optimizando el agarre en superficies deslizantes y mejorando la aceleración ¿El resultado? De 0 a 100 km/h en 6 segundos, y con una entrega de par instantánea que lo convierte en la versión más emocionante de la gama.



ELECTRO-C



La llegada de coches eléctricos pequeños y de precio
para que los presupuestos más ajustados den

Texto: Che



o contenido se muestra como una nueva oportunidad
el paso definitivo y digan adiós a la gasolina.

ma Bonilla



Gracias a su precio ajustado y equipamiento completo es una opción a tener muy en cuenta.

BYD Dolphin Surf

No llega a los cuatro metros de largo, pero **esconde muchos trucos que le pueden catapultar al éxito**: espacio suficiente para cuatro pasajeros, amplio equipamiento de serie y un precio imbatible. Para entrar a conquistar un segmento tan competitivo como el de los coches pequeños, debes hacerlo con paso firme. Y en BYD han hecho los deberes.

Su diseño es atractivo y este **color amarillo neón viene incluido de serie**, pero no es para quien quiera pasar desapercibido. Sin sobrecoste equipa llantas de acero de 15 pulgadas, pantalla táctil ¿giratoria!? de 10,1 pulgadas y su maletero declara 308 litros de capacidad.

Sin prescindir de nada

Comparte **tecnología propia de coches más grandes de la gama de BYD** como la arquitectura e-Platform 3.0, un sistema de construcción en el que la batería -Blade Battery- forma parte del chasis y extras de equipamiento inauditos en su segmento. Por mencionar algunos: cámara de aparcamiento 360°, llave NFC o pantalla central giratoria, entre otros.

En **su variante más potente ofrece 156 CV**, acelera de 0 a 100 km/h en poco más de 9 segundos y su velocidad máxima es de 150 km/h, “sobrado” para salir a carretera sin concesiones. La dirección y el pedal de freno tienen un tacto firme y preciso, y todo ello en un entorno silencioso, que añade confort de marcha. La batería puede ser de 30 o 43,2 kW de capacidad, según la versión, y admite cargas rápidas: del 10 al 80 por ciento de capacidad en 30 minutos si se conecta a una toma de corriente continua de 85 kW.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 14.280 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Desde 220 hasta 310 km.



El e-C3 recupera un concepto que Citroën maneja muy bien: utilitarios prácticos de bajo coste.

Citroën e-C3

El Citroën e-C3 es un coche sin complicaciones: sencillo, cómodo y barato. No esperes lujos tales como una pantalla táctil central, asientos calefactables o elevalunas eléctricos traseros, al menos no en la versión de acceso. Este coche ha sido diseñado para convertirse en uno de los eléctricos más asequibles del mercado... y lo ha conseguido.

Pequeño y funcional: fórmula optimizada

La cuarta generación del Citroën C3 ofrece lo imprescindible para hacerte la vida más fácil. Mide 4,02 metros de largo, una característica útil para los espacios reducidos de aparcamiento. El doble chevron de Citroën ahora queda custodiado por un medallón y su mayor altura libre al suelo mejora la visibilidad desde el habitáculo y el acceso al interior.

Por dentro sorprende por comodidad y amplitud gracias a sus asientos Advanced Confort, maletero de 310 litros y espacio suficiente para cuatro pasajeros. Los plásticos son duros y el acabado general, espartano. No obstante, desde la versión You, de acceso a gama, incluye llantas de acero de 16 pulgadas, volante multifunción y aire acondicionado.

Bien por autonomía y precio

El Citroën C3 equipa un sistema eléctrico de propulsión de 113 CV de potencia. Pasa de 0 a 100 km/h en 11 segundos y su velocidad máxima es de 135 km/h. La batería es de 44 kWh de capacidad y se puede recargar a través de una toma de corriente continua del 20 al 80 por ciento en 26 minutos. ¿Qué más se puede pedir a un "urbanita" como el C3?

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 18.090 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Hasta 314 km.



El Spring: una solución de movilidad que abre la puerta de los coches eléctricos a muchos conductores.

Dacia Spring

La marca rumana ofrece su propia interpretación de lo que debe ser un vehículo eléctrico y económico. De hecho, mantiene el récord: es **el turismo eléctrico más barato de España**.

El Dacia Spring es uno de los más pequeños del informe. Apenas mide 3,7 metros de largo y suma algunos detalles interesantes como el plano impreso en vinilo en los paragolpes, el uso del bronce como color de contraste o los faros LED de posición de serie. Las ruedas son de acero de 14 o 15 pulgadas y hay cuatro colores disponibles para la carrocería.

En el interior **la amplitud es reducida**, fruto de su también reducido tamaño. Aun así, cuenta con instrumentación digital, volante multifunción y aire acondicionado. No obstante, tendrás que prescindir de los espejos eléctricos, la pantalla central o la regulación en altura de los asientos. El maletero es pequeño, de 288 litros, lo justo y necesario para el día a día.

Líder de precio indiscutible

El Spring está disponible en **dos niveles de potencia: de 45 o 65 CV**. La batería en ambos casos es de 26,8 kWh de capacidad, sin embargo, para cargar el Spring a través de una toma de corriente continua de 30 kW tendrás que optar por la versión más potente. La autonomía homologada es de 225 a 228 km según versión.

En cuestiones de aceleración, el Spring se lo toma con calma (unos 14 segundos de calma). La velocidad máxima es de 125 km/h, recibir una multa por rebasar el límite es un reto. Aunque hablamos de un coche sencillo, **en lo que a precio se refiere no tiene rival**: incluso el más caro se queda por debajo de los 20.000 euros antes de aplicar el MOVES.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 13.136 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Desde 225 hasta 228 km.



Lleva cuatro años en el mercado y sigue gustando por su look llamativo e inconfundible.

FIAT 500

El FIAT 500 eléctrico fue **uno de los primeros urbanos** en apostar por las motorizaciones eléctricas. Llamativo por su diseño, aún es una opción superventas en el segmento A.

Estilo chic, descapotable y con mini-puerta

El 500 sigue fielmente los **rasgos distintivos del cinquecento original**: faros redondos, carrocería con forma de “pelotilla” y un salpicadero sencillo, claramente inspirado en el modelo italiano de los años 50. Mide 3,62 metros de largo y monta llantas de acero de 15 pulgadas de serie. Se comercializa en una amplia gama de colores de siete tonalidades.

Su interior es correcto para dos ocupantes, pues las plazas traseras son muy pequeñas, más bien indicadas para uso ocasional. El 500 además se ofrece en **dos versiones alternativas**: cabrio con techo de lona retráctil y una carrocería con puertas traseras de apertura invertida: 3+1. Todos ellos tienen 185 litros de maletero, incluso el descapotable.

¿Hábitat natural? La ciudad

Hay dos motorizaciones disponibles que se distinguen principalmente por su autonomía. La primera opción cuenta con 95 CV, una batería de 21,3 kWh y una autonomía de 190 km. La segunda variante salta hasta los 118 CV, batería de 37,3 kWh y una autonomía de 331 km.

Con una toma de corriente continua de hasta 85 kW, puede cargar **del 20 al 80 % en solo 34 minutos**. La aceleración es, en cualquier caso, inferior a 10 segundos y con el modelo más potente es posible circular a una velocidad máxima de hasta 150 km/h.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 22.002 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Desde 190 hasta 331 km.



El Inster también forma parte del plan VIVE, pensado para mejorar la movilidad en zonas poco pobladas.

Hyundai Inster

Con un diseño inspirado en los píxeles, el Hyundai Inster irrumpe en un mercado en crecimiento, el de los coches eléctricos pequeños. Para ser favorito se vale de una modularidad interior ejemplar y una relación precio-prestaciones-autonomía muy ajustada.

“Pa llamar tu atención”

Es imposible no fijarse en el Inster. Tiene ese aire de SUV en miniatura, metido en una carrocería que apenas supera los 3,82 metros de largo. Lo reconocerás al instante por sus faros LED con diseño pixelado, además de los raíles en el techo y las llantas de acero de 15 pulgadas. La gama de colores incluye siete tonalidades, con cuatro opciones bitono.

En el interior sorprende por el buen aprovechamiento del espacio, a pesar de su tamaño exterior compacto. Todos los acabados incluyen dos pantallas digitales, y los asientos pueden plegarse por completo para dejar una superficie totalmente plana. Con cuatro plazas funcionales, ofrece un maletero de 280 litros, más que correcto para su categoría.

De los más capaces en su segmento

Del Inster destacan tres aspectos clave: su reducido radio de giro, ideal para moverse por ciudad; el sistema i-Pedal, que permite conducir usando solo el pedal derecho; y su autonomía, que supera los 300 km tanto en la versión de 95 como en la de 115 CV. Las baterías son de 42 o 49 kWh, y se recargan del 10 al 80 % en 30 minutos a través de una toma de corriente continua de 120 kW.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 20.490 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Desde 327 hasta 370 km.



En la gama de Lancia también habrá lugar para nuevos modelos eléctricos como el Gamma.

Lancia Ypsilon

Lancia logró sobrevivir gracias a su fiel público en Italia, **donde el Ypsilon fue superventas durante años**. Ese respaldo ha sido clave para su regreso a otros países europeos, ahora bajo el paraguas de Stellantis. La nueva generación apuesta por una estética premium, un interior cuidado al detalle y versiones eléctricas que miran al futuro sin olvidar su esencia.

Muy italiano y de interior cuidado

En este renacer, el nuevo Ypsilon crece hasta los 4,06 metros de largo y luce un **diseño original y lleno de personalidad**. El frontal destaca por una triple firma lumínica LED, mientras que la zaga incorpora pilotos circulares y un portón con forma de “cola de pato”, un homenaje a la historia de Lancia. De serie monta llantas de acero de 16 pulgadas y la paleta de colores incluye cinco tonos sólidos y metalizados además del techo bitono en opción.

Por dentro, el Ypsilon apuesta por la calidez de materiales como el terciopelo en los asientos y soluciones prácticas como una mesa central donde apoyar el móvil o el **sistema SALA, un asistente virtual** que centraliza funciones de infoentretenimiento y confort. Las dos pantallas digitales son de serie y el maletero ofrece 309 litros de capacidad.

Ágil y con buena autonomía

La versión eléctrica cuenta con un **motor eléctrico de 156 CV** asociado a una batería de 54 kWh. Acelera de 0 a 100 en 8,2 segundos y establece su velocidad máxima en 150 km/h. La tarea de carga rápida es posible a través de una toma de corriente continua de 100 kW. Así, el tiempo de espera para pasar del 20 al 80 por ciento de capacidad es de 30 minutos.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 30.000 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Hasta 425 km.



Con techo de cristal de serie y pantalla táctil central, ofrece bastante equipamiento por ese precio.

Leapmotor T03

El T03 es una propuesta urbana interesante. ¿Por qué? Es el único que ofrece extras como el techo panorámico, las lunas tintadas o llantas de aleación de 15 pulgadas de serie y, además, un precio difícil de igualar: **por menos de 20.000 euros sin descontar el MOVES.**

Simpático y compacto

El T03 apenas mide 3,6 metros de longitud y en su habitáculo puede transportar a cuatro adultos con relativa comodidad, aunque las plazas traseras tienen una amplitud reducida. El diseño exterior es sencillo y aunque no arriesga, ya tiene luces LED delanteras y traseras de posición y una gama variada de cinco tonalidades para la carrocería.

En su única opción disponible, suma una **pantalla táctil central de 10,1 pulgadas con navegador**, control por voz, instrumentación digital de 8 pulgadas y climatizador sin sobrecoste. Para aumentar los huecos de almacenamiento y el espacio, la palanca de cambios pasa a situarse tras el volante y, aun siendo uno de los más baratos, los acabados están bien resueltos. En definitiva, sorprende. El maletero tiene una capacidad de 210 litros.

Único motor más que solvente

El sistema eléctrico **desarrolla 95 CV de potencia** y cuenta con una batería de 37,3 kWh de capacidad útil. Puede cargarse a través de una toma de corriente alterna -7,4 kW- en 6 horas o mediante una toma de carga rápida -48 kW-. No es de los más rápidos: pasa de 0 a 100 km/h en 12,7 segundos y tampoco cuenta con la mayor velocidad punta, 130 km/h, pero si entra en el podio de los más baratos del mercado.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 14.541 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Hasta 265 km.



El Corsa Electric cuenta con su propio rally. En la copa participan pilotos hombres y mujeres.

Opel Corsa Electric

No es solo un modelo legendario en Europa, sino que su historia está ligada a la **planta de Figueruelas (Zaragoza)**, donde se fabrica desde hace más de 40 años. Un urbano tan equilibrado como este merece una versión eléctrica... y no llega con una, sino con dos.

Corsa: de origen maño

Una de las claves de diseño del Corsa es el Opel Vizor, una parrilla de color negro que conecta los faros delanteros. Mide 4,06 metros de largo, las llantas son de acero de 15 pulgadas y existe un nivel de equipamiento intermedio muy interesante: "Yes". Se distingue por ofrecer **tres colores exclusivos** para la carrocería. Por desgracia, no está disponible en versión eléctrica, así que para mantener la etiqueta Cero hay que considerar otro acabado.

Al volante del Corsa todo queda a mano; las pantallas digitales vienen de serie y el climatizador se controla a través de botones físicos, lo que resulta más ergonómico en carretera. **Los acabados están muy cuidados**, con plásticos mullidos para el salpicadero. El maletero firma 267 litros, lo justo para un viaje de fin de semana para dos personas.

Para viajes de media distancia

Hay **dos versiones eléctricas disponibles**: Edition, de acceso a gama, con 136 CV y una batería de 50 kWh y GS, la más equipada, con 156 CV y una batería de 54 kWh. Ambas aceleran de 0 a 100 en menos de 9 segundos y tienen una velocidad máxima de 150 km/h. En carga rápida -100 kW- pasan del 20 al 80 por ciento en 30 o 35 minutos, según versión.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 22.900 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Desde 354 hasta 428 km.



Llegará próximamente y podría convertirse en la peor pesadilla del Alpine A290 y el Mini.

Peugeot e-208 GTI

La firma del león recupera algo de carácter con este último lanzamiento: el Peugeot e-208 GTI. Tras 7 años de ausencia, estas siglas legendarias vuelven a formar parte de la gama del 208 aunque con una diferencia clave: ahora es un coche 100% eléctrico.

Inspiración legendaria

Múltiples detalles nos recuerdan al primer 205 GTI, aquel nacido en los años 80: los pasos de rueda en color negro con una tira roja, las llantas de 18 pulgadas y el logo "GTI" inspirado en el original. Incorpora un nuevo alerón trasero, un pequeño difusor en la parte posterior y más detalles en rojo para los faros, el logo de Peugeot y la parrilla frontal. Los nuevos asientos con el reposacabezas integrado y tapizados en alcántara también emplean el color rojo a modo de contraste. Las molduras imitan el aspecto de la fibra de carbono y la interfaz de la pantalla muestra ahora indicadores deportivos adicionales.

Para disfrutar también en circuito

El sistema eléctrico de tracción delantera desarrolla 280 CV y 345 Nm de par máximo. La batería cuenta con una capacidad de 54 kWh y se puede recargar del 20 al 80 por ciento a través de corriente continua de 100 kW en apenas 30 minutos. Así, la autonomía con una sola carga es de hasta 350 km. El e-208 GTI acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y la velocidad máxima es de 180 km/h. Peugeot ha añadido en esta versión pinzas de cuatro pistones en color rojo y discos de freno de 355 mm para el eje delantero. La marca francesa suma, además, un diferencial de deslizamiento limitado y un juego de neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2.

La gama del e-208 cuenta también con otras dos variantes eléctricas de 136 y 156 CV que homologan, respectivamente, 351 y 423 km de autonomía. El precio base con 136 CV es de 24.300 euros aplicando descuentos del Plan MOVES sin achataamiento.



Compacto, llamativo, con mucho carácter y difícil de ignorar... a su lado, el Renault 5 e-Tech.

Renault 5 e-Tech

El Renault 5 E-Tech entra por los ojos y destila nostalgia por los cuatro costados. Detalles como los faros, los pilotos, el capó iluminado o las llantas rinden homenaje al modelo original con un resultado que enamora... y no solo a nosotros: **ya es uno de los eléctricos más vendidos en España.**

En el interior continúan las referencias. El salpicadero a doble altura cuenta con dos pantallas digitales de 12,3 pulgadas de serie. Los asientos también guardan un aspecto similar a los del R5 original, aunque **cada nivel de equipamiento luce un estilo propio.** Las plazas traseras son algo pequeñas y el maletero se queda en 277 litros.

No solo vive de belleza

Hay **tres niveles de potencia disponibles: de 95, 122 y 150 CV** y dos baterías de distinta capacidad: de 40 o 52 kWh, esta última reservada para la versión más potente. A excepción del R5 de 95 CV, es posible aprovechar la carga rápida a 100 kWh para pasar del 15 al 80 por ciento de capacidad de la batería en apenas media hora. Seguimos con la opción de 150 CV, que hace el 0 a 100 en 8 segundos y alcanza una velocidad máxima de 150 km/h.

Existe una alternativa aún más extrema, el Alpine A290 con 170 o 220 CV, con el que el R5 comparte plataforma y no mucho más... Los frenos son prestados del A110, el más deportivo, incluye faros de LED que simulan los de largo alcance, botón Overboost y varios modos de conducción con medidas de telemetría. Acelera de 0 a 100 km/h en 6,4 segundos.

Precio con MOVES sin achatarramiento: Desde 19.571 euros.

Autonomía homologada en ciclo combinado: Hasta 412 km.

NEUMÁTICOS / **NUEVO MICHELIN PRIMACY 5**

Más d



Michelin presenta el nuevo MICHELIN Primacy
neumático que aporte una conducción suave

Texto: Redac

e todo



y 5, una opción muy recomendable si buscas un
e, segura y además esté diseñado para durar.

ción Motorlife



La última novedad de Michelin va mucho más allá de un neumático nuevo: el MICHELIN Primacy 5 es la evolución de una rueda clave en la historia de la marca, surgido en los años 90 y convertido en referencia por su equilibrio entre confort, seguridad y durabilidad.

Más que una renovación, este neumático representa una verdadera apuesta por la sostenibilidad, el confort y la seguridad tanto en coches de combustión como en vehículos 100% eléctricos. Compatible con cualquier coche electrificado y diseñado para durar más, gastar menos y frenar mejor en carreteras mojadas, el MICHELIN Primacy 5 encarna la nueva generación de neumáticos del fabricante francés.

Dura más

El equipo de ingenieros de Michelin ha trabajado duro para mejorar los resultados del Primacy 5 respecto al anterior modelo ¿El resultado? Un neumático que:

- Ofrece un **18 % más de kilometraje** respecto al MICHELIN Primacy 4+ (unos 7.000 km más que su predecesor).
- Reduce en **un 4% la distancia de frenado** en mojado.
- Reduce en **un 5 por ciento la resistencia a la rodadura**, lo que ayuda a bajar los consumos.
- **Disminuye el ruido de marcha** hasta los 70 dB.

Esto es posible gracias a una nueva banda de rodadura con canales más anchos, que evacúan mejor el agua y optimizan la frenada, incluso sobre mojado. De hecho, las prestaciones se mantienen incluso cuando el neumático está desgastado. algo que avala la calificación A en el etiquetado europeo de neumáticos, la máxima puntuación en adherencia sobre pavimento mojado.

Además, el rediseño de los tacos no solo mejora el agarre, sino que también contribuye a reducir el ruido de rodadura, ofreciendo una conducción más silenciosa y confortable.



Para todos

Uno de los avances más llamativos con respecto a los MICHELIN Primacy 4+ es la introducción de un nuevo compuesto en la gama Primacy. De esta forma, el **nuevo MICHELIN Primacy 5 mantiene un desgaste uniforme y una adherencia óptima** a lo largo de toda su vida útil.

Otras de las claves es el uso de la tecnología MaxTouch, que maximiza el contacto del neumático con la carretera, distribuyendo las fuerzas de frenado, aceleración y giro. Contribuye así a aumentar la vida útil del dibujo de la banda de rodadura y su duración.

Además, con múltiples formatos disponibles, la gama se extiende para adaptarse a una amplia variedad de berlinas y SUV, aumentando su versatilidad. **Está disponible en medidas de llantas de 16 a 19 pulgadas.**

Sostenibilidad

La reducción de la huella de carbono y el impacto ambiental son dos de los grandes retos del sector del automóvil. No es solo trabajo y responsabilidad de los fabricantes de coches, pues empresas como Michelin investigan en varios de sus centros de pruebas mejorar la sostenibilidad y reducir las emisiones a lo largo de la vida útil de sus neumáticos.

Michelin realiza una evaluación de cada una de las cinco etapas del ciclo de vida (ACV) de cada nueva gama de neumáticos: desarrollo, fabricación, transporte, utilización y fin de vida. Respecto al modelo anterior, el MICHELIN Primacy 5 reduce el impacto ambiental en un 6%. Además, está plenamente adaptado a las necesidades de los coches eléctricos, donde el peso, el par motor y la eficiencia energética exigen lo mejor de cada componente.



PRUEBA / **RENAULT ESPACE E-TECH**

Boniv



La actualización estética del Renault Espace viene
eficiencia, lo que lo mantiene como una de

Texto: Che

o yage



NUESTRA NOTA
9
SOBRE 10

e acompañada de mejoras en confort, tecnología y
las opciones más completas del segmento.

ma Bonilla



Ahora por fuera es mucho más atractivo y en el interior añade algunas mejoras leves.

El Renault Espace se actualiza estéticamente y aprovecha la ocasión para añadir mejoras para su propulsor híbrido y leves retoques en el interior que lo hacen aún más confortable. El exterior del Renault Espace adopta el nuevo lenguaje de diseño de la marca gala. Podríamos decir que **tanto el Espace como el Austral han acercado posturas con el Rafale**, hasta tal punto que los faros de LED delanteros y traseros, los paragolpes delanteros y la parrilla frontal son exactamente idénticos en un primer vistazo.

Y podrían ser solo detalles, de no ser porque algunos elementos se han retocado para **mejorar la aerodinámica y reducir las vibraciones y el ruido aerodinámico**. En el interior una cámara detecta ahora el nivel de cansancio del conductor y le alerta en caso de que este muestre signos de fatiga. Los asientos delanteros son más confortables gracias a una mejor sujeción en la zona de las lumbares y los hombros. Es digno de mención el botón de desconexión de ayudas configurable, que permite quitar rápidamente las que tu elijas.

¿De verdad caben siete?

Uno de los grandes atractivos del Espace es que se ofrece en versión de 7 plazas, aunque tiene un sobreprecio de 1.900 euros con respecto a la variante de 5 plazas y pierde algo de maletero. No obstante, aún **ofrece hasta 692 litros de capacidad** y cumple con la tradición de su nombre, sin embargo, la amplitud aquí atrás no es la que solía ser antaño.

El acceso a la tercera fila de asientos es correcto, con espacio suficiente para apoyar el pie, pero con el inconveniente de tener que agachar mucho la cabeza y la espalda para entrar. Los asientos resultan cómodos, pero insuficientes para personas que rebasen el 1,90 m de altura por la reducida distancia libre al techo. Una limitación común a todos los modelos del segmento. **Cualquiera de sus rivales en el segmento acusa este problema**, y te tenemos que avisar: tiene difícil solución. Si necesitas amplitud en las siete plazas, tendrás que pensar en una furgó, mucho más espaciosa e interesante si la familia es muy numerosa.



Perfecto para viajes por su consumo contenido y su estabilidad de marcha.

Platino en eficiencia: E-Tech 200 CV

Renault debe confiar plenamente en su motor híbrido e-Tech, porque solo ofrece esta opción dentro de la gama del Espace. Lo comprendemos perfectamente. Se trata de **un propulsor en el que resulta sencillo obtener un consumo medio inferior a los 5 litros**, sobresaliente si tenemos en cuenta que estamos tratando un SUV de gran tamaño.

Con 200 CV de potencia, se desenvuelve sin problema, incluso en circunstancias que podrían ponerle contra las cuerdas: -incorporaciones a autopista, adelantamientos- y todo ello sin que la media de consumo se dispare. La caja de cambios ha recibido una actualización de software que disminuye la brusquedad al reducir la velocidad o acelerar, y si se nota suave en cualquier momento, sin tirones.

El comportamiento del chasis es fruto de una puesta a punto sobresaliente, pues se siente aplomado y seguro sobre el asfalto. También resulta ágil y cómodo gracias a su sistema de dirección a las cuatro ruedas. Con respecto a los consumos, **homologa entre 4,8 y 5 litros de media**, según versión y durante nuestra prueba cumplió con los resultados anunciados.

Así que sí, el Renault Espace es un SUV que cumple por espacio y confort, eficiencia energética y un motor potente, perfecto para viajes por carretera. Sigue siendo uno de los mejores del segmento, aunque no existe una opción que no sea ECO. Quizá echamos de menos aquel monovolumen que se convirtió en leyenda hace más de una década, pero el mercado manda, y aquí no ponemos ni una pega a Renault, que ha sabido adaptarse a los tiempos que corren con un SUV que cumple en todo de manera satisfactoria.

El nuevo Renault Espace ya está disponible y se fabrica en la fábrica española de Renault en Palencia. **Arranca en 40.189 euros** y puedes configurarlo en tres niveles de equipamiento: techno -de acceso-, esprit Alpine -el más deportivo- e Iconic -tope de gama-.



Ficha técnica

Renault Espace e-Tech 7 plazas

Nota	9/10
Precio	Desde 40.189 euros
Motor	Híbrido convencional de 200 CV
Longitud	4,75 m
Anchura	1,84 m
Altura	1,64 m
Maletero	92 litros
Peso	1.773 kg.
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,8 segundos
Velocidad máxima	180 km/h
Consumo homologado	5 litros a los 100 km

Nos gusta por

- Diseño mejorado y más llamativo.
- Motor de consumo ajustado y comportamiento en marcha.
- Confort, amplitud y maletero.

Mejoraría con

- Tercera fila de asientos de espacio reducido.
- Opciones con etiqueta Cero.

Precios

Modelo	Precio
Renault Espace E-Tech techno (5 plazas)	40.189 €
Renault Espace E-Tech techno (7 plazas)	42.089 €
Renault Espace E-Tech esprit Alpine (5 plazas)	42.849 €
Renault Espace E-Tech esprit Alpine (7 plazas)	44.749 €
Renault Espace E-Tech iconic (5 plazas)	44.749 €
Renault Espace E-Tech iconic (7 plazas)	46.649 €



Carr

Hacemos un viaje de Madrid a Oporto en el Leapmotor C10 de autonomía extendida. Un SUV etiqueta Cero, barato y con la autonomía de un diésel.

Texto: Arancha Pato



steria y montaña





Un SUV etiqueta Cero, barato y con una autonomía de 1.000 km.

A la ya conocida versión cien por cien eléctrica del C10, se une el C10 de autonomía extendida, capaz de hacer 1000 kilómetros del tirón por tan solo 33.800 euros.

Este SUV cuenta con todas las papeletas para ser tu próximo coche y lo hemos comprobado haciendo un viaje de **Madrid a Oporto del tirón, quitándonos de encima la ansiedad de buscar puntos de recarga.**

Se puede enchufar, pero no es un eléctrico puro ya que también se reposta gasolina (incluye un depósito de 50 litros), pero tampoco es un híbrido porque su **motor de combustión y 88 CV solo funciona como generador de electricidad**, es decir, nunca mueve las ruedas.

Tiene un motor eléctrico de 215 CV en el eje trasero y un motor de combustión interna de 1,5 litros. La batería de 28,4 kWh, que se puede recargar en corriente alterna o continua, proporciona una autonomía eléctrica de 145 kilómetros, mientras que la **autonomía total combinada supera los 970**. El extensor de rango funciona principalmente como un vehículo eléctrico, con el motor eléctrico impulsando siempre las ruedas. Cuando la carga de la batería se agota, el motor de combustión interna se enciende para generar electricidad, recargando la batería y ampliando la autonomía.

Este modelo es una alternativa muy razonable a los eléctricos ya que disfruta de muchos de sus beneficios además de contar con un motor de combustión que hace de generador de energía eléctrica. Nosotros lo hemos probado haciendo un viaje desde Madrid a Oporto y durante el trayecto el consumo se quedó en 5,8 litros.

Además de un precio de lo más ajustado, 26.880 euros con el Plan Moves incluido, el diseño es atractivo y cuidado con tan solo dos acabados (Style y Design sin apenas opciones salvo el color de la carrocería o el del interior) con asientos delanteros eléctricos, cámara de visión de 360 grados, techo panorámico, llave por Bluetooth a través de nuestro móvil, cargador inalámbrico o llantas de 18 pulgadas. En el interior encontramos una tecnología de gran nivel y la pantalla (de 14,6 pulgadas) fácil de manejar.



@Auto10com



@auto10com



@motorlife_mag

Descubre, siente, conduce... y empieza a hablar de coches

Verde Scandal

Entre la amplia gama de colores diseñados por Lamborghini, hay ciertos tonos que tienen una historia particular detrás; es el caso del Verde Scandal. La historia cuenta que una mujer, al pedir un color que no había sido desarrollado por Lamborghini, indicó que el deseado era el del vestido que llevaba puesto en ese momento. El miembro de la empresa le pidió una muestra para poder trabajar y así fue como la mujer se quitó el vestido y lo dejó como ejemplo para crear ese tono. Este fue el origen del Verde Scandal, en recuerdo de este singular y 'escandaloso' episodio.

Próximo Número
DISPONIBLE LA PRIMERA SEMANA
DE SEPTIEMBRE